OTODERGİ.com TR

OCAK 2018 / SAYI 74



DOSYA: PEUGEOT SUV AİLESİ



TEST: MERCEDES G350d

YENİ DACIA DUSTER'IN GÖZÜ ZİRVEDE





TEST: BMW 5.30i



TEST: MAZDA MX-5 RF



Ahmetcelik@otodergi.com

ODD GLADYATÖRLER VE İTİBAR!

Geçen hafta sekizincisi gerçekleştirilen ODD Gladyatör Ödülleri özel gecesindeydik. Katılım kalitesi, heyecanı geçen yıllara oranla daha düşüktü. Bazı markalar sadece bir temsilciyle katılırken, bazı markaların da hiç katılmadığı gözlendi. Ben o gecenin ve ödüllerin perde arkasından söz etmek ve pek de yazılmayanları yazmak istiyorum. Satış ve İletişim kategorilerinde toplam 20 dalda ödül verildi. Gecede ödül alan da, alamayan markalarda ortak bir sitem içindeydiler. Ödül dağıtımının hiç de adil, dürüst ve inandırıcı olmadığı konusunda hem fikirler. Geceyi "dizayn edenlerin" aynı zamanda yıl içinde de markalara özel eğitim, organizasyon gibi maddi çıkar sağlayan ilişkiler içinde olmasının bu ödül seçiminde "duygusal" tercihlere yöneldiği iddia ediliyor. Otomotiv sektörünün dışından seçilen Jüri'nin bu kişiler tarafından taraflı yönlendirildiği herkesin genel kanısydı. Bu derece itibarlı bir gecede ödüllerin rant sağlamak adına dizayn edilirken "hatır ödülü" hale geldiği çoğunluk tarafından dlie getiriliyordu. Ben ODD'nin; Başkan ve Yönetim olarak güven ve itibara önem verdiklerini biliyorum. Ancak böyle bir kurumken, bu işte güvensizliğe ve itibarsızlaştırmaya nasıl izin verildiğini anlayamıyorum. Ödüllerin markaların gönlünü hoş tutmak ve çıkar ilişkisi içinde olunan markalara "kıyak yapılması" havasının yaratılması bunun öyle hissedilmesi bile bu gece için büyük bir ayıp. Ben genel yaratılan ve hissedilen görüşleri aktarıyorum. Eğer öyleyse, yani bu güzelim organizasyon maddi çıkarlar nedeniyle böyle yönlendiriliyorsa, yazıklar olsun!

Peki neden böyle hissediliyor? 1-2 örnek vereyim: Yılın Basın Lansmanı'nda 2 markaya ödül verilmiş. Sözde basın mensuplarının oylarıyla belirleniyor. Bu yıl da rekor katılım olduğu iddia ediliyor. Ben ODD'den bu dalda yapılan oylamanın açık sonuçlarını görmek istiyorum. Kimler kime oy vermiş. Kaç kişi katılmış?.. Nasıl OGD'nin (Otomotiv Gazetecileri Derneği) düzenlediği "Yılın Otomobili" yarışmasında hangi gazetecinin, hangi markaya kaç oy verdiğini markalar açık açık görüyorsa; ben de bir basın mensubu olarak, basının katıldığı bir yarışmada oylamayı görmek istiyorum.

Ödül alan iki markanın; Mercedes ve VW'nin her iki lansmanına da katılmış biri olarak iki markayı da tebrik ederim çok güzel lansmanlardı... Ama eşit oya kimse inanmıyor. Zaten bu kategorinin saçmalığını daha önce de yazmıştım. 40-50 kişilik lansman yapan markaların şansı 10 kişilik lansman yapanlardan daha fazla. Böyle saçma bir oylama mı olur?

Bir de Nissan Navara'ya verilen "En Hızlı Büyüyen Hafif Ticari Araç Markası" ödülü var... 1,5 yıldır satılan aracın hangi kritere göre en hızlı büyüyen marka olduğu tartışılıyor... Ya da "En Hızlı Büyüyen Otomobil Markası" olarak Bentley'e ödül verilmesi gibi. Markalar bu ödüllere ödüllere katılmak için ayrıca para ödüyorlar, geceye gelmek için de ayrı bir para da ödenmesi gerekiyor. Bütün bu düşüncelerden sonra insanın aklına şu soru geliyor: ODD Gladyatörleri para kazanmanın kapısı haline mi gelmiş? Umarım ODD yetkilileri bu sorularıma yanıt verirler ve itibarsızlaştırılmaya çalışılan o büyük ve önemli adlarını temize çıkartırlar.

Ahmet ÇELİK

www.OTODERGİ.com

YAYIN YÖNETMENİ
Ahmet ÇELİK
Ahmetcelik@otodergi.com

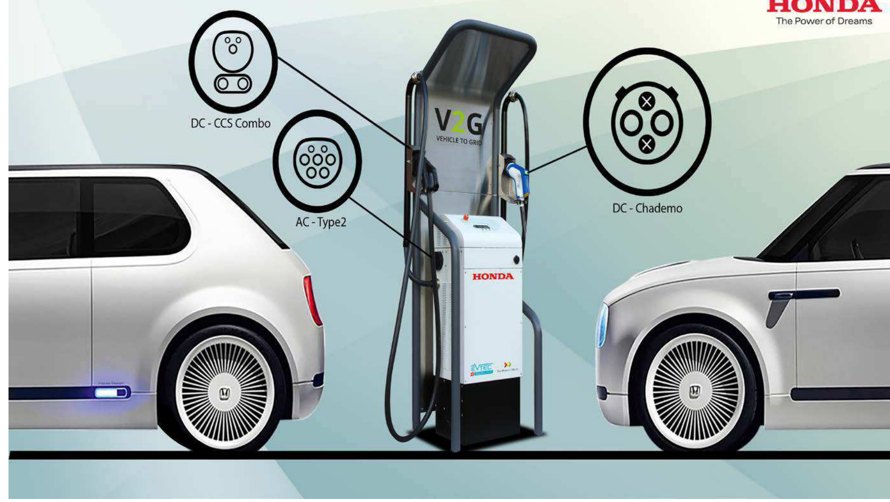
GÖRSEL YÖNETMEN
Emrullah Arslan

TEST EDİTÖRÜ
Buğra Özkan

Katkıda Bulunanlar
Kerim Şamlıoğlu, Oğuzhan Çiçekçi

İLETİŞİM
Kuşdili Caddesi Efes Çarşısı
No:12/188 Kadıköy/İstanbul

www.otodergi.com
info@otodergi.com



HONDA'DAN "ÇİFT YÖNLÜ ŞARJ" DEVRİMİ

Honda, EVTEC ve The Mobility House işbirliğiyle geliştirdiği ve Avrupa'daki Ar-Ge Merkezinde kurduğu çift yönlü şarj teknolojisi sayesinde, şebekeden aldığı elektrik enerjisinin, ihtiyaç halinde şebekeye geri gönderilebilmesine imkân tanıyor.

Otomotiv endüstrisinin öncü markalarından Honda, Almanya'nın Offenbach kentindeki Avrupa Ar-Ge Merkezinde, gelişmiş çift yönlü şarj teknolojisini kullanmaya hazırlanıyor. Honda'nın Eylül ayında 2017 Frankfurt Otomobil Fuarında lanse ettiği, Honda Power Manager konseptinin devamı niteliğini taşıyan bu yeni konsept, 'Vehicle-toGrid' veya 'V2G' teknolojisi ile şebekeden enerji çekebilen ama aynı zamanda elektrikli araç (EV) bataryalarında depolanan enerjiyi tekrar şebekeye gönderebilen tamamen entegre bir enerji transferine dayanıyor.
Çift yönlü enerji aktarım teknolojisine yapılan bu yatırım, şarj edilebilir hibrit araçlara yönelik dünyanın en gelişmiş kamusal şarj istasyonu ağının geliştirilmesine de sağlıyor. Güncel teknolojinin gereksinimlerine uygun olarak 940V kapasiteye sahip sistem 150 kW'a kadar enerji sağlayarak, farklı bağlantı tipine sahip dört aracı, aynı anda şarj edebiliyor. İki yönlü enerji transferi sayesinde elektrik şebekeden çekiliyor veya güneş panelleri tarafından sağlanıyor ve sisteme bağlı elektrikli araçları şarj etmek için kullanılıyor. Bir elektrikli araç şebekeye bağlı olduğunda, şebekede fazla talep olması halinde şebekedeki enerjiyi dengelemek için elektrikli aracın bataryasındaki enerji şebekeye transfer edilebiliyor.



RENAULT OTONOM DÜNYASINA GİRİŞ YAPIYOR

Renault, otonom olarak tasarlanmış ilk süratli prototip olan SYMBIOZ demo car test sürüşleri ile markanın kısa vadeli 2023 vizyonunu vurguluyor.

Renault SYMBIOZ demo car günümüze ait bir deneyim sunarak yarın hakkında fikir veriyor. SYMBIOZ demo car, 'mind-off' teknolojisi ile sürücüyü tüm dinamik sürüş görevlerinden kurtarıyor. Sürücünün önündeki yola konsantre olmasına artık gerek kalmaksızın otomobil, önünde meydana gelen beklenmedik bir olay nedeniyle risk altında kaldığında güvenli bir yere yönlendiriliyor. SYMBIOZ demo car, sahip olduğu teknolojiler ile Renault DNA'sının temel taşını oluşturan insan odaklı 'Kolay Yaşam' yaklaşımının bir parçası anlamına geliyor. Yolculuk evden başlıyor ve yolcunun kişisel ajandası evdeki TV'de gösteriliyor, akıllı telefon, tablet veya PC aracılığıyla güncelleniyor ve otomobil ile ev arasında paylaşım sağlanıyor. Ayrılmadan on beş dakika önce otomobille ve yolculukla ilgili tüm bilgiler (şarj seviyesi, akünün kalan şarjıyla gidilebilecek mesafe, trafik ve hava durumu) gösterilebiliyor. "Mind off" sürüşün en uç noktasını gösteren ve Ubisoft tarafından tasarlanan sanal gerçeklik deneyimi, otomobil otonom sürüş modunda iken sürücünün arkasına yaslanıp rahatlamasına olanak tanıyor.





LEON CUPRA R'IN ÖZELLİKLERİ YAYINLANDI

Yeni Leon Cupra R, Seat'ın hot hatch sınıfındaki en yeni, en güçlü ve özel versiyonu.

Model, Seat' ın Cupra versiyonları hakkında gelecek planlarını da ortaya koyuyor. Sadece 799 adet üretilen Leon Cupra R 2018' in 499 adeti manuel vites, 300 adeti de DSG şanzımanlı.Manuel versiyon, turboşarjlı 2.0 litrelik motor ile 310PS (306hp) gücüne kadar çıkabiliyor. Otomatik versiyon ise 296 hp gücünde. Her iki vites seçeneği ile 0-100 km/s hıza 5,8 saniyede çıkılabiliyor.En yüksek hız ise 250 km/s. Yeni Leon Cupra R 2018, ön çekişli ve özel bir adaptif süspansiyon sistemine sahip.Ayrıca 370 mm Bremno frenler, yeniden tasarlanmış direksiyon sistemi, yeni egzoz sistemi gibi yeniliklere de sahip. Aerodinamikliği de arttırılan model, selefine göre %12,5 daha verimli bir aerodinamik yapıya sahip. İç bölümde ise gösterge tablosundaki bakır rengi ayrıntılar, hava menfezleri, direksiyon simidi, vites kolu ve Alcantara deri döşemeler fark yaratıyor.



YENİ HONDA INSİGHT HİBRİT ÇAĞINA GİRİŞ YAPIYOR

Honda Insight, prototip hali ile 2018 Kuzey Amerika Uluslararası Otomobil Fuarı'nda dünya tanıtımını gerçekleştirecek.

Honda, kapılarını ziyaretçilerine açacak olan Kuzey Amerika Uluslararası Otomobil Fuarı (NAIAS) 2018'de yeni nesil D segmenti temsilcisi hakkında önemli ipuçları veren Honda Insight Prototype modelinin dünya tanıtımını gerçekleştirecek. Kompakt sınıf sedan modeli Civic'in üzerinde konumlandırılacak olan Honda Insight Prototype, Honda'nın dinamik tasarımlı yeni beş kişilik sedan modeli Insight'ın habercisi olma özelliğini taşıyor. Honda'nın en güncel iki motorlu hibrit sistemiyle donatılacak olan yeni Honda Insight'ın, 2018 yılının yaz aylarında seri üretim hali ile tanıtılması hedefleniyor. Honda'nın tamamen yenilediği ve önümüzdeki yıl yollara çıkaracağı Yeni Honda Insight i, geleneksel araç kullanıcılarının arzuladığı stil, detay, üstün özellikler ve performansı yerine getirirken, bütün bu niteliklerden ödün vermeyi gerektirmeyen bir hibrit araç olarak öne çıkıyor. İlk iki nesilden farklı olarak yeni Honda Insight diğer kompakt hibrit araçlarla eşdeğer bir yakıt ekonomisi sunan Honda'nın yeni iki motorlu hibrit sistemi ile donatılıyor. Yeni Honda Insight; Civic, CR-V, Clarity Fuel Cell, Clarity Electric and Clarity Plug-in Hybrid de dahil olmak üzere Clarity ailesi ve 2018 yılı başlarında bayilerde yerini alacak olan Honda Accord Hybrid ile birlikte Honda'nın Greensburg, Indiana fabrikasında üretilecek.





VOLKSWAGEN POLO R GELEBİLİR

Volkswagen, Polo R fikri üzerinde düşünüyordu ancak şimdi bu fikir biraz daha somut bir hal almaya başladı.

Markanın şasi geliştirme şefi Karsten Schebsdat'ın belirttiğine göre, 200 beygirlik bir Polo için çalışmalar yapılıyor. Polo'nun kasa olarak yüksek hızda bile istikrarlı bir model olduğunun da altı çiziliyor. Daha önce de Polo R versiyonun geleceğine yönelik raporlar yayınlanmıştı. Hatta bir raporda, yeni Polo R' da Golf R' da kullanılan 2,0 litrelik dört silindirli motorun kullanılacağı yazıyordu. Ancak Volkswagen'in böyle bir model sunması, Golf GTI ve Golf R'ın önünü keseceğinden, motor değerlerini biraz daha düşük tutma olasılığı bir hayli yüksek. Bununla birlikte performans odaklı Polo'nun, dört tekerlekten çekiş sistemine sahip olması sürpriz olmaz. Şu an için R hakkında net bilgiler bulunmuyor. Ancak eğer Polo R gelirse, Seat Ibiza Cupra' da kullanılan varyantların bu versiyonda da kullanılacağına kesin gözle bakıyoruz.



YENİ VOLVO V40 SINIF ATLAYACAK

XC40'tan alınan başarılı dönüşlerin ardından kompakt hatchback sınıfını için de düşünmeye başladığı söylenen Volvo, V40'ı yeni bir boyuta taşıyabilir.

Geride bıraktığımız 2017 yılı içerisinde tarihinin en küçük SUV modeli XC40'ı üreten Volvo'da şu sıralar işler gayet iyi gidiyor. Artık geleneksellesmiş bir hal alan tasarım dilini yeni modeline başarılı bir şekilde uyarlayarak olumlu geri dönüşler olan ve zengin donanım ve motor seçenekleriyle bunu bir üst noktaya taşıyan marka ekibi, o dönem tahmin ettiğimiz adımlardan birisi atmak için masanın etrafına toplanmış durumda. XC40 ve Polestar 1'de kullanılan CMA platformu üzerine geliştirilen bu planın odak noktasındaysa V40 var. Kaynaklardan gelen bilgilere göre Volkswagen Golf, Audi A3, Mercedes A-Serisi ve BMW 1 Serisi gibi dişli rakiplere ciddi anlamda sorun çıkartmak üzere geliştirilmek istenen yeni V40, piyasaya çıktığında dengeleri değiştirecek donanımlara sahip olabilir. Volvo V40'ın beş yıllık kısa tarihçesine baktığımızda, yukarıda bahsedilen rakiplerine karşı üzere "Güvenlik". Euro NCAP testlerinde çok ciddi başarı dereceleri elde ederek en güvenli otomobillerden birisi olan V40 için bu detay her ne kadar kulağa hoş gelse de, satış rakamları açısından Golf ve A3 gibi rakipleri karşısında geride kaldığı söylenebilir.

CITROEN C4 CACTUS SINIF ATLADI

Görsel açıdan büyük değişim geçiren C4 Cactus, bir süreliğine C segmenti hatchback modeli C4'ün yerini alacak.



Airbump kullanımını azaltan ve arka far tasarımında ciddi değişikliğe gidilen yerden yüksek hatch'in Avrupa'ya getireceği tek yenilik tasarımı değil. Fransız marka, "Progressive Hydraulic Cushions" adını verdiği yeni hidrolik süspansiyon düzenini C4 Cactus ile Avrupa pazarına sürecek. Feel ve Flair paketlerinde standart olarak sunulan sistem, Citroen'in açıklamasına göre sürüşe "uçan halı efekti" verecek. Yeni süspansiyon düzeni, Citroen'in bir diğer yeniliği olan Advanced Comfort Seats, yani yüksek konforlu koltukları ile eşlenecek. Bel desteği arttırılan koltukların dolgu malzemesi olarak yoğun köpük seçilmiş. 31 farklı renk seçeneği ile sunulacak C4 Cactus'un motor yelpazesi 2 farklı üniteden oluşuyor.

Bunlardan birincisi, markanın turbo benzinli motoru 1.2 PureTech. Citroën, bu üniteyi ilk aşamada 110 ve 130 bg'lik turbo destekli versiyonlar ile sunacak. Mayıs ayında ise 82 bg'lik atmosferik türev de PureTech seçenekleri arasına girecek. Dizel kanadında ise 1.6 BlueHDi motorun 100 bg üreten hâli müşterilere sunulacak.

Aktif Şehir Freni, Hız Sınırı Algılama, Şeritten

Çıkma Uyarısı, Yorgunluk Tespit Sistemi, Kör Nokta Uyarısı, Park Asistanı ve araca yüzde 30 4x4 karakteri kazandıran Grip Control dâhil birçok sistem C4 Cactus'un sürüş asistan sistemi cephanesinde yer alıyor. Kabinin merkezine yerleştirilen 7" boyutlu dokunmatik ekrandan ise aracın multimedya, telefon bağlantısı, klima gibi birçok fonksiyonu kontrol edilebiliyor. 2018 Citroën C4 Cactus'un Birleşik Krallık'taki fiyatları 110 bg'lik 1.2 PureTech motor ve Feel paketi ile başlıyor. Modelin Türkiye pazarına girişi ise muhtemelen 2018'in ikinci yarısını bulacak.



YENİ JEEP WRANGLER GELİYOR

Jeep markasının efsanevi modeli Wrangler, üstün arazi özellikleri geliştirilmiş versiyonu ile sonbaharda Türkiye yollarına giriş yapacak.









Bugüne kadar 2 milyonun üzerinde üretim adedine imza atan Wrangler efsanesinin yeni nesil versiyonu, ilk olarak Kuzey Amerika'da görücüye çıktı. Yeni Jeep Wrangler; üstün off-road yetenekleri, geleneksel Jeep tasarımı, açık hava özgürlüğü sunan karoser özellikleri, üstün asfalt ve off-road sürüş dinamikleri ve bir dizi inovatif güvenlik ve gelişmiş teknolojik donanımla dünyanın en yetenekli ve tanınmış arazi aracı olma geleneğini sürdürüyor. Sergilenen Yeni Jeep Wrangler serisi geleneksel Jeep tasarımına sadık modernize edilmiş bir dış görünümle dikkat çekiyor. Yeni dış tasarımıyla güçlü ve her türlü yol şartına meydan okuyan karakteristik duruşunu devam ettiren yeni Jeep Wrangler geniş cam alanları sayesinde çevreye hâkim, rahat bir sürüş sunuyor. Yeni Jeep Wrangler'ın iç mekânı geleneksel tasarım ve çok yönlü kullanım özelliklerini aynı potada eritiyor. Geleneksel yatay konumlu dik konsol mimarisi sportif ve modern tasarım detaylarıyla tamamlanıyor. Ergonomik tasarımlı orta konsola entegre edilen klima ve müzik sistemi, medya şarj ve bağlantı soketleri, sürücü ve ön yolcunun sürüş esnasında rahatlıkla ulaşabileceği kullanım ergonomisini sunuyor. Havalandırma ızgarasını çevreleyen krom ap-



likasyonlar kalite algısını yükseltirken modern ve sportif bir görünümü de beraberinde getiriyor.

Jeep tasarımcıları markanın imzası niteliğinde olan efsanevi yedi oluklu ön ızgarayı yeniden tasarladı. Yeni ön ızgaranın üst kısmındaki kavis aerodinamik verimliliği arttırıyor. Sahara ve Rubicon modellerinde sunulan LED ön farlar ve sis farları daha çekici bir görünümü beraberinde getirirken sinyal lambaları çamurlukların uç noktasına entegre ediliyor. Alışılagelmiş olduğu kare formunu koruyan arka stop lambalarında da çağın gereklerine uygun olarak LED teknolojisi kullanılıyor.

Yeni Jeep Wrangler 2 ve 4 kapılı olmak üzere iki farklı gövde tipiyle üretilecek. 2 kapılı gövde tipi Sport, Sport S ve Rubicon donanım seviyeleriyle sunulurken, 4 kapılı gövde tipi ise Sport, Sport S, Sahara ve Rubicon olmak üzere dört farklı donanım seviyesiyle sunuluyor. Kuzey Amerika'daki Jeep Wrangler serisine yeni, gelişmiş, yakıt tasarruflu motorlar dahil olduğu görülürken, 3.0 litre EcoDiesel V6 ve yeni 2.0 litre hacimli sıralı dört silindirli turbo benzinli motorların da yeni otomatik sekiz vitesli şanzıman ile birleştirilmesi dikkat çekiyor.Onlarca farklı kapı, tavan ve ön cam kombinasyonları sonsuz kişiselleştirme sağlarken, 2019 yılında ilave olarak bir de yeni, yarım kapı alternatifi sunulmaya başlanacak.

BMW i3'E "S" VERSİYONU

Kullanıcıların karşısına önümüzdeki günlerde çıkacak olan BMW i3, S versiyonunu kazanarak artık ikili olarak yoluna devam edecek.



BMW i departmanın iki üyesinden birisi olan i3, 2018 model yılıyla yoluna devam ediyor. Standart versiyonunun yanında artık "i3S" adıyla bir de performans modeli kazanan BMW i3, elektrikli dönüşümün devam ettiği şu günlerde iyileşmiş özellikleriyle daha çok dikkat çekmeye çalışacak. BMW'nin açıkladığı genel değerlere baktığımızda halen daha çok şehir içi kullanıma uygun olarak nitelendirebileceğimiz menzil sınırlarında gezinen BMW i3, tasarım bazında da makyaj niteliğinde değişimler barındırıyor. Çevreci felsefesini kullanılan malzemelerin geri dönüştürülebilir yapıda olmasıyla sürdüren BMW i3'ün teknik anlamda belki de en dikkat çeken özelliği şarj hızındaki iyileşme olacak. Motor – Menzil Motor bölümünde ufak da olsa değişimler barındıran BMW i3'ün standart versiyonunun değerlerine baktığımızda 170 beygir güç ve 250 Nm tork değerleriyle karşılaşıyoruz. Güncellenen motorla 0'dan 100'e hızlanmasını 7,3 saniyede tamamlayan i3, saatte maksimum 150 kilometre hıza erişebiliyor. İlk kez sokaklara çıkacak olan sportif versiyon i3S'te ise bu değerler 184 beygir güç ve 270 Nm tork olarak değişiklik gösteriyor. 0'dan 100'e 6,9 saniyede çıkabilen i3S'in erişebildiği maksimum sürat değeriyse 160 km/s olarak veril-







miş. Üzerinde BMW tarafından geliştirilmiş lityum-iyon bataryaların görev yaptığı BMW i3 ve BMW i3S'te sunulan menzil değerindeyse herhangi bir değişim olduğunu söylemek pek mümkün değil. BMW, i3'ün test koşullarındaki menzil değerini 290 ile 300 kilometre arası olarak açıklarken, bu değer i3S'te 280 kilometre civarlarında geziniyor. Bu motorla birlikte BMW i3'ün menzil değeri maksimum 330 kilometreye kadar çıkabiliyor. Üzerindeki tüm ışıklandırma ünitelerinde LED teknolojisinin kullanıldığı 2018 model yıllı i3 ailesinde ufak çapta tasarım oyunlarına yer veriliyor. Ön ve arka tamponlarda yapılan bu ufak değişimler arasında bu bölümlerin gövde rengiyle tamamlanması dikkat çekebilecek parçalar arasında. Üzerinde 20 inç'lik jantları barındıran i3S'in görünüm olarak daha sağlam bir karakter ortaya koyması da kaçınılmaz sonuçlardan birisi olmuş. Karbon fiberle güçlendirilmiş plastik parçaların yoğunlukta kullanıldığı iç bölüm, geri dönüştürülebilir yapıdan oluşuyor. Kokpit bölümünün merkezinde büyüklüğü 10,25 inç çözünürlüğüyse 1.440×540 piksel olan multimedya ekranı (Apple CarPlay destekli) beraberinde getiren i3'te sesli komut algılama sisteminin ciddi anlamda geliştirildiğinin altı çiziliyor.

"ŞAMPİYONLARIN FABRİKASI" KAPILARINI AÇTI

Pirelli'nin dünya çapında, GT'den tek tip serilere kadar katıldığı 460 motor sporları şampiyonasının pek çoğu için lastikler Türkiye'de üretiliyor.




CIRCUIT DE SPA
FRANCORCHAMPS
DE SPA-FRANCORCHAMPS
PIRELLI
uvex



Motor sporlarında olağanüstü bir yılı daha tamamlayan Pirelli, küresel rekabette 110. sezonunun finalini İzmit'teki "şampiyonların fabrikasının" kapılarını açarak kutluyor. Türkiye'deki fabrika, Formula 1 haricindeki pek çok yarış lastiğini üretiyor.

Pirelli'nin 1960 yılında İzmit'te kurduğu fabrika, Türkiye'deki ilk lastik üretim tesisiydi. Fabrika, 2007'den bu yana motor sporları için lastik üretiyor ve bu rakam her yıl 403 farklı türde yarış lastiğine ulaşıyor. Fabrikanın 20.000 m² büyüklüğündeki ek tesisinde 250'den fazla çalışan sadece yarış lastikleri üretiminde görev yapıyor.

İzmit'teki "şampiyonların fabrikası", Pirelli'nin Milano'daki ünlü araştırma ve geliştirme birimiyle birlikte İtalyan şirketinin motor sporları programında çok önemli bir rol oynuyor. Sürekli gelişimden ilham alarak otomotiv üreticileri ve takımlarla yakın işbirliği içinde çalışan Pirelli, motor sporları dünyasının en önemli lastik şirketi olarak biliniyor.

Pirelli, 2017 yılında iki ve dört çeker araçlara yönelik 460 şampiyonanın tedarikçiliğini üstlendi. Yılda yaklaşık 1200 yarışı kapsayan bu 460 şampiyonanın 157 pist serisi ve 69 ralli serisi olarak toplam 226'sı otomobillerle koşuluyor.

Her sene yeni seriler eklemeye devam eden Pirelli bir süre önce yaptığı bir açıklamayla 2018 yılında yeniden Dünya Ralli Şampiyonası'na döneceğini duyurdu. Şampiyonanın ilk kez başladığı 1973 yılından itibaren lastik sağlayan Pirelli, yıllar içinde 25 şampiyonluk unvanı ve 181 ralli kazandı.

Gençliğe verdiği önemi vurgulamaya devam eden Pirelli, gelecek yıldan itibaren Dünya Gençler Ralli Şampiyonası'nın tek lastik tedarikçisi olacak. Pirelli, daha önce 16 yaşındaki Oliver Solberg ve 17 yaşındaki Kalle Rovanpera gibi genç ralli yeteneklerinin çıkışına yardımcı olmuştu. En yeni nesil Pirelli WRC

lastiklerinin tamamı İzmit Fabrikası'nda üretilecek. İzmit'te üretilen motor sporları lastikleri için Pirelli'nin Milano'daki araştırma ve geliştirme birimi tarafından gerçekleştirilen simülasyon, hamur ve yapı modelleri esas alınıyor. Teknolojinin yanı sıra Pirelli'nin yol lastiklerini tanımlayan 'mükemmel uyum' (perfect fit) felsefesi de paylaşılarak her müşterinin farklı beklentilerine ve koşullarına uyacak terzi işi üretim yaklaşımı benimseniyor. Bunların tümü Pirelli'nin prestij ve süper otomobil segmentinde (yaklaşık yüzde 50 pazar payıyla) tartışmasız liderliğine katkıda bulunuyor.

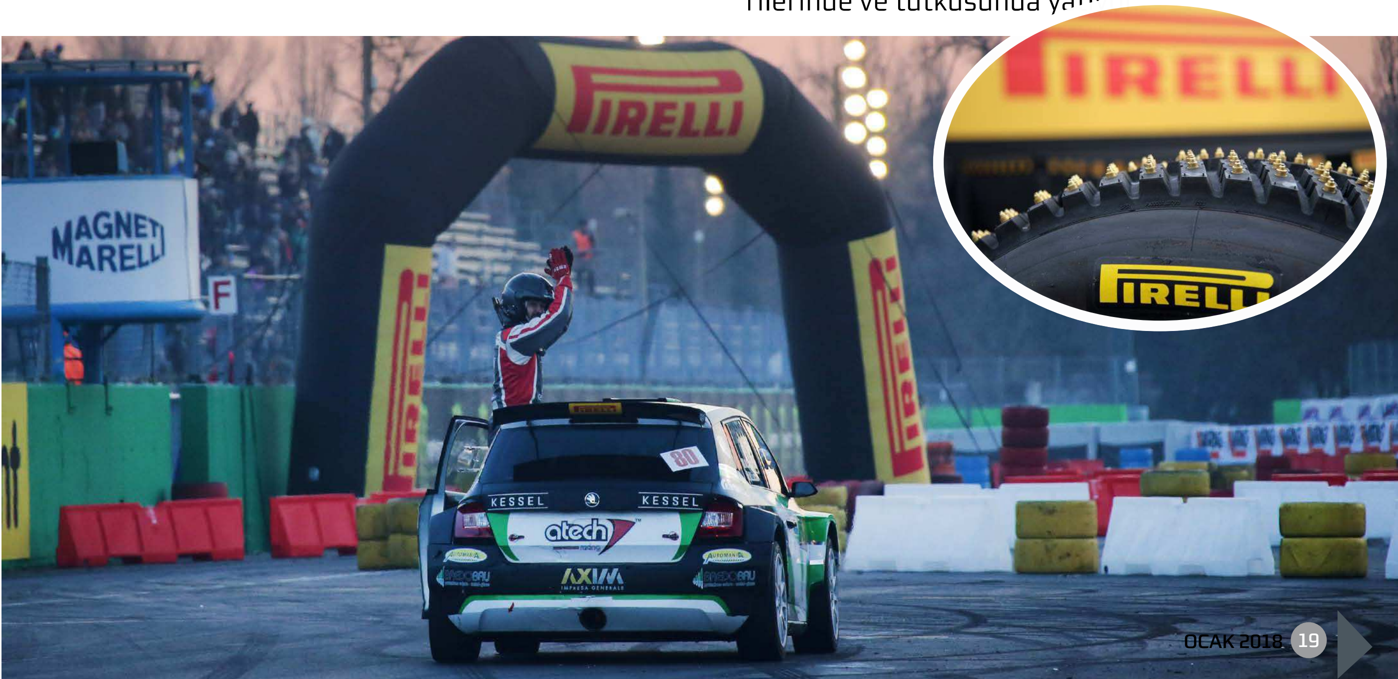
İngilizcede 'grand touring' kelimelerini temsil eden GT, Pirelli'nin motor sporları mirasının temel parçalarından birini oluştururken bu lastiklerin pek çoğu İstanbul'a yaklaşık 100 kilometre mesafedeki İzmit'te üretiliyor. Bu yarışların zirvesinde yer alan ve dünyanın en önemli GT3 otomobil yarışı olan Blancpain GT Series şampiyonasında 2017 yılı boyunca sadece Pirelli lastikler kullanıldı.

Orijinal ekipman olarak Pirelli lastiklerini kullanan dünyanın en prestijli otomotiv üreticilerinin katıldığı GT yarışları, Pirelli için önemli bir test alanı oluyor. Görünüm olarak yol otomobili muadillerine benzeyen süper otomobillerin kullanıldığı bu yarışlar, yol ve pist ilişkisini vurgulamaları açısından da cazip oluyor.

Otomotiv üreticilerinin sayısı açısından Pirelli'nin en büyük şampiyonası Pirelli World Challenge olup, yaklaşık yirmi farklı premium ve prestij marka, aynı Pirelli lastikleriyle yarışıyor. Çok farklı araç mimarilerine ve özelliklerine sahip olmalarına karşın her modelin en iyi yönlerini sergileyen bu araçlar, Kuzey Amerika'da düzenlenen 11 etkinlikte birbirine çok yakın ve olağanüstü performanslarla rekabet ediyor.

Pirelli'nin lastik sağladığı en kalabalık katılımlı mücadele olan Nurburgring 24 Hours yarışında birbirinden çok farklı 200'den fazla otomobil start alıyor. Bu yarış, otomobillerin ve lastiklerin aynı olduğu ve farkı pilotun yarattığı Ferrari Challenge ve Lamborghini Super Trofeo) gibi tek marka şampiyonalarından çok farklı oluyor.

Son derece popüler Brazilian Stock Car serisinden China GT ve FIA GT World Cup in Macau gibi diğer Asya şampiyonalarına kadar farklı yarışların da dahil olduğu böylesine çeşitlilik içeren motor sporları gereksinimleriyle dünya çapında 1000'den fazla kişiden oluşan özel bir ekip ilgileniyor. Tıpkı İzmit'te görev yapan yetenekli genç mühendisler gibi. Çünkü Pirelli'nin hem yollardaki hem pistlerdeki başarısının asıl sırrı, çalışanlarının becerilerinde ve tutkusunda yatıyo...



YENİ DACIA DUSTER 2018'E DAMGASINI VURACAK

Yeni jenerasyonuna kavuşan Dacia Duster, 2018 yılının Mart ayında Türkiye yollarına adım atacak.



Eylül 2017'deki Frankfurt Otomobil Fuarı'nda ilk gösterimi gerçekleştirilen Yeni Dacia Duster, evrim geçirerek tamamen yeni bir dış görünüme ve devrim niteliğinde bir değişimle yeniden tasarlanmış bir iç mekana sahip oluyor.

Yeni dış tasarım, otomobilin güçlü karakterini vurgulayan daha belirgin hatlarıyla ön plana çıkıyor. Yeni Duster'ın iç mekanı ise müşterilerine kaliteli ve konforlu bir alan sunuyor.

4x2 ve 4x4 versiyonları bulunan Duster, aynı zamanda gerçek bir SUV'un konforunu ve off-road becerisini bünyesinde barındırıyor.

Yeni Duster, hem yolda hem arazide manevra kabiliyetini arttıracak bir dizi sürüş destek ve güvenlik donanımları ile birlikte sunuluyor.

360° kamera, hız ayar ve sınırlayıcı, yokuş iniş destek sistemi (HDC), yokuş kalkış destek sistemi (HSA), elektrik takviyeli direksiyon, otomatik yanan farlar, eller serbest Dacia kart sistemi,





otomatik klima,Perde hava yastıkları, kör nokta uyarı sistemi... Yeni Duster, Renault Grubu'nun kendini kanıtlamış, uygun fiyatlı motor seçenekleri ile sunulmaya devam ediyor.

1.6 SCe 115 bg (4x2 ve 4x4) ve 1.2 TCe 125 bg (4x2 ve 4x4) benzinli & manuel. 1.6 SCe 115 bg motorunun bir LPG versiyonu da opsiyonel olarak mevcut.

1.5 dCi 90 bg (4x2) ve 1.5 dCi 110 bg (4x2 ve 4x4) dizel motorları manuel vites seçeneği ile birleşiyor. 1.5 dCi 110 bg 4x2 versiyonu EDC otomatik vites seçeneği de bulunuyor.

Dacia, Kasım 2017'nin sonunda, global olarak satışlarını yüzde 11,8 artırıp 534 bin 657 adet ile yeni bir satış rekoruna imza attı. Türkiye'de ise Dacia, aynı dönemde 40 bin 921 satış adedine ulaşarak geçen yılın aynı dönemine göre 0,2 puan artış ile yüzde 5 pazar payına ulaşarak yükselişini sürdürüyor. Duster, Türkiye'de satışa sunulduğu 2010 yılından bugüne dek 89 bin 485

adet, Ocak - Kasım 2017'de ise 13 bin 818 satış adedi kaydetti. Duster, Dacia'ya Türkiye'de son 5 yılın 4x4 otomobil lideri ünvanını kazandırdı.

Renault Mais Genel Müdürü Berk Çağdaş: "Dacia, Türkiye pazarında yükseliş trendini sürdürüyor. Binek + hafif ticari araç pazarında, iki sıra yükselerek Marka sıralamasında 6. sıraya yükseldik. Biz Dacia'da çekici ve kaliteli otomobilleri en uygun fiyata müşterilerimize sunuyoruz. Dacia olarak sürpriz yeteneklerle dolu ve akıllıca tasarlanmış otomobillerden oluşan yalın bir ürün gamına sahibiz. Bunu yaparken sağlam ve güvenilir otomobilleri, başarısı kanıtlanmış teknolojiler ve güçlü servis ağımız ile destekliyoruz. Net ve anlaşılır fiyat politikamız ile her Dacia modeli, paranızın karşılığını fazlasıyla veriyor. Dacia'nın amiral gemisi Duster, Dacia'ya Türkiye'de son beş yılın 4x4 otomobil lideri ünvanını kazandırdı. Otomatik vites / EDC versiyonunun da ürün gamına eklenmesiyle Dacia ailesine yeni müşterilerimiz katılıyor. Mart ayında pazara sunacağımız Yeni Duster ile Marka'nın Türkiye pazarında yükselişi devam edecek."

Dış tasarımda evrim, iç tasarımda devrim

Dacia'nın ikonik modeli, iddialı ve sağlam bir görünüm elde etmek üzere yeni bir dış tasarıma kavuştu. Efsane Duster'ın DNA'sı korunarak yenilenen dış tasarımın yanısıra, tamamen yenilenmiş, konfor ve kalite odaklı iç mekan da müşterilerine kullanıcı dostu bir deneyim yaşatıyor.

Krom radyatör ızgarası, farlara kadar uzanarak otomobilin daha geniş görünmesini sağlıyor. Yeni Duster, üçe bölünmüş LED gündüz farlarını da içeren yeni bir far imzasıyla dikkat çekiyor. Kıvrım detaylarıyla daha yatay bir görünüme sahip kaput ise otomobile oldukça güçlü bir görünüm kazandırıyor. Ön camın 100 mm öne taşınması ve daha eğilimli hale getirilmesi, kabini daha uzun ve daha geniş hacimli gösteriyor. Yeni 17 inç jantlar ise otomobile daha iddialı bir kişilik kazandırıyor. Yeni Duster'da Dacia'nın dört kareden oluşan arka farları otomobilin uç köşelerinde yer alırken, geniş, ön ve arka tampon koruma plaka-





ları ise modelin maceracı özelliklerini öne çıkarıyor.

Yolda ve arazide daha konforlu bir SUV

Yeni Dacia Duster, yolda ve arazide sürüşü kolaylaştıran yeni sürüş destek sistemleri ve ekipmanları bünyesinde barındırıyor.

Yeni Duster, yeni elektrik takviyeli direksiyon ile birlikte sunuluyor. Direksiyonu döndürmek için gereken gücün yüzde 35 oranında azaltılması, özellikle park etme sırasında faydalı oluyor. Dönüş çapının yüzde 6 oranında azaltılması ile birlikte şehirlerde, yüksek hızlarda ve virajlı yollarda daha hızlı bir direksiyon tepkisi ve gelişmiş manevra kabiliyeti sağlanıyor. Duster, otoyollarda daha güvenli bir sürüş için araç hızına göre direksiyon takviyesi oranını değiştiren bir sistem içeriyor. Bu, özellikle arazi koşullarında büyük fayda sağlıyor.

Yeni Duster, bir önde, iki adet yanlarda ve bir adet arkada olmak üzere dört kameradan oluşan 360° görüş kamerası sistemine sahip. Sistem, sürücünün araç çevresindeki alanı görmesini sağlıyor ve park etme konusunda son derece faydalı oluyor. Ön tekerleklerin açısının rahat görülebilmesi için yan aynaların altına yerleştirilmiş kameralar bulunuyor.



PEUGEOT 2008

2013 yılında kompakt SUV pazarına güçlü bir giriş yapan, seçkin ve dinamik karakteri tüketiciler tarafından da takdir edilen Peugeot 2008, Peugeot Markasının son dönemde önemli bir başarı göstergelerinden birisi.

Peugeot 2008 başarılı performansını daha ileriye taşımak üzere SUV tasarımını güçlendirerek daha iddialı ve daha çekici bir görünüme sahip. Çamurluk korumaları, dik konumlandırılmış yeni ızgarası ve kapı çıtaları, sağlamlığını vurguluyor. Ultimate Kırmızı gövde rengi ise yeni 2008'in gücünü ve enerjisini simgeliyor. Yeni Peugeot 2008 dikkat çekici, benzersiz bir kontrol hissi sunuyor. Peugeot'ya özgü "Peugeot i-Cocpit" ise, 2008'in sezgisel, keskin, esnek ve güvenli sürüş karakterini vurguluyor. Grip Control adaptif çekiş kontrol sistemi, Yeni Peugeot 2008'de; Mirror Link sistemi üzerinde geliştirilen Mirror Screen ve Apple Carplay, geri görüş kamerası, Aktif Şehiriçi Güvenlik Sistemi ve Otomatik Park Sistemi gibi sınıfında nadir bulunan ekipmanlar da sunuluyor. Peugeot'nun ödüllü motoru 1.2L PureTech, 110hp versiyonu ile yeni 2008'de EAT6 tam otomatik şanzımanla birleşerek üstün bir sürüş keyfi vaad ediyor.

Peugeot 2008, 1.2 Puretech 110Hp EAT6 Tam Otomatik, 1.6 e-HDi MT ve ETG6 olmak üzere üç farklı motor, şanzıman seçeneği ile 107.600 TL'lik başlangıç fiyatına sahip.



PEUGEOT 3008

Peugeot 3008, büyüyen SUV segmentinde gelişmiş teknolojisi, dikkat çeken tasarımı ve ekonomiyle performansı aynı potada eriten motorları ile büyük beğeni topluyor.

2017 Avrupa'da Yılın Otomobili seçilen Peugeot 3008, yüksek omuz çizgisi, güçlü ve keskin ön tasarımı ile rakiplerinden farklı ve heybetli bir görünüme sahip. Ön kısımda başlayan iddialı tasarım çizgisi, arkada aslan pençesi 3D LED stopları birleştiren parlak siyah bant ile devam ediyor. Yeni nesil i-Cockpit'in en önemli öğelerinden birisi olan Full Dijital gösterge paneli, segmentinde sadece Peugeot 3008'de en alt versiyondan itibaren standart olarak sunuluyor. 12,3 inç boyunda tamamen kişiselleştirilebilir animatik göstergeler, farklı bir sürüş keyfi sunuyor. Orta bölümde konumlandırılan 8 inç kapasitif ekran, kablosuz şarj, Apple Carplay gibi üst düzey teknolojik özellikler ve FOCAL müzik sistemi kabin içinde premium sürüş konforu sunuyor.

Peugeot 3008, sunduğu tasarım, konfor ve teknolojik özelliklerinin yanı sıra gelişmiş güvenlik sistemleri ile de dikkat çekiyor. Üstün donanımları ve verimli motorları ile Peugeot 3008 115.100 TL'den başlayan fiyat etiketine sahip.



PEUGEOT 5008

Üst düzey verimlilik sunan ve hem dizel hem de benzinli motorlarla donatılan Yeni SUV Peugeot 5008, gücünü her kulvarda gösteriyor.

Peugeot 5008 gerçek bir SUV olduğunu hemen hissettiriyor. Bir otomobili SUV yapan bütün nitelikleri bünyesinde barındırıyor: yatay ve uzun motor kaputu, dik ve yüksek burun tasarımı, şişkin çamurluklar ve yüksek omuz çizgisi ile gösterişli görünüyor. Tüm versiyonlarda standart olarak sunulan tavan raylarıyla birlikte 1,64 metrelik yükseklik ise bu yapıyı destekliyor. Peugeot 5008'in yenilikçi ve fütüristik Peugeot i-Cockpit'in en yeni ve güncel hali sürücü ve beraberindeki yolculara benzersiz bir deneyim yaşatıyor. SUV Peugeot 5008 sürücü ve beraberindeki yolculara son derece geniş bir yaşam alanı sunuyor. Boyut artışına paralel olarak ikinci koltuk sırası 60 mm daha fazla diz mesafesi sunuluyor. Sınıfındaki en geniş bagaj hacmini sunan Yeni SUV Peugeot 5008'in yedi koltuklu kullanımda 780 litre VDA olan bagaj hacmi beş koltuklu kullanımda 1060 litreye kadar çıkıyor. İkinci koltuk sırasındaki her biri uzunluk ve sırtlık eğimi ayarlı üç adet bağımsız katlanabilir koltuk son derece pratik

bir şekilde katlanabilirken, üçüncü sıradaki bağımsız iki adet koltuk sadece katlanmakla kalmıyor aynı zamanda sadece 11 kg ağırlığı ve pratik mekanizmasıyla zahmetsiz bir şekilde sökülebiliyor. Üçüncü sıradaki her bir koltuğun sökülmesiyle 39 litre ek bagaj hacmi yaratılmış oluyor. 5008'in Türkiye'de tercih edilebilen ikisi benzinli ve ikisi dizel olan motor seçenekleri, Peugeot'un 6 ileri vitesli EAT6 otomatik şanzımanı ile kombine ediliyor.





"TÜRKİYE EKONOMİSİNE VE OTOMOTİV PAZARINA GÜVENİYORUZ"

Peugeot Türkiye Genel Müdürü İbrahim Anaç ise 2017'nin 11 ayında Türkiye'de yaklaşık 820 bin otomotiv satıldığını belirterek, 2016 yılının aynı dönemine göre yüzde 2,6 daralan toplam pazarda Peugeot'nun, yüzde 12,7 artışla 34 bin 239 araç satışıyla pazar payını yüzde 4,2'ye yükselttiğini söyledi.

Peugeot'nun ayrıca binek araç pazarında aynı dönemde yüzde 17,6 artışla 25 bin 387 satış yaptığı bilgisini veren Anaç, bu artış oranlarının en önemli oyuncularının sene başında açıkladıkları 3'ü binek 2'si ticari olmak üzere pazara sundukları toplam 5 yeni model olduğunu bildirdi.

Anaç, "İlk olarak SUV ailesini tamamlayan, performansı ve yeni dış tasarımı ile boyut atlatan yeni 5008, modern ve yenilikçi bir tasarımla yenilenen 301 ve teknolojinin yeni boyutunu yansıtan yenilenen 308 ile Peugeot binek ürün gamı genişledi. Bunların dışında ticari ürün gamına eklenen Peugeot Expert ve Peugeot Expert Traveller ile Peugeot hafif ticari ürün gamı da zenginleşti." diye konuştu.

Bu yıl birçok olumsuzluğa rağmen sektörün yine 2016'daki toplam pazar seviyesini yakalayacağını ifade eden Anaç, aralık ayında kur artışlarının etkisini kısmen ya da tamamen ortadan kaldıran kampanyalar hazırladıklarını dile getirdi.

İbrahim Anaç, "2018 yılı için Türkiye ekonomisine ve otomotiv pazarına güveniyoruz. Orta vadede de Peugeot Türkiye olarak pazar payımızı artırmayı planlıyoruz." dedi.

BMW 5.30i

BMW'nin yeni amiral gemisi 5 Serisi, 2.0 litrelik turbo beslemesi 5.30i versiyonu ile test konuğumuz.

Yazı: Buğra Özkan




34 RC 7541



Premium markalar arasında ilk sıralarda yer alan BMW, orta üst sınıftaki E segmeti sedan modeli 5 Serisi'ni 2017 yılının ilk çeyreğinde Türkiye yollarına çıkarmıştı. Yeni model ilk bakışta makyaj operasyonu geçirmiş gibi duruyor olsa da, yakından incelendiğinde, aslında selefinin genetiğini koruyan yepyeni bir otomobil olduğu anlaşılıyor. Öncelikle yeni G20 kodlu 5 Serisi'nin, ağabeyi 7 Serisi ile aynı platformu kullandığını belirtmek gerekiyor. Bu da modelin daha geniş ve uzun olduğunu kulağınıza fısıldıyor. Böylece yeni BMW 5 Serisi, selefine göre 36 mm uzadı, 6 mm genişledi ve 2 mm yükseldi. Ayrıca modelin bagaj hacmi 10 litre artırılarak 530 litreye ulaştı. Bununla birlikte otomobil 100 kg daha hafifletildi.

Modelin tasarımına baktığımızda yeni tasarım ön tampon sportifliği artırırken, çift böbrekli ızgaranın daha büyük bir yapıya kavuştuğu görülüyor. Bu ızgaradaki hava girişleri 7 Serisinde olduğu gibi otomatik olarak açılıp kapanabiliyor. Ön ızgarayla birleşen adaftif LED farlar artık daha iyi bir aydınlatma sunuyor. Profilde ilk göze çarpan, ön çamurluklardaki hava çıkışını gizleyen krom kaplama oluyor. Bu kaplamalar 7 Serisi'nde olduğu gibi 5 Serisi'nde de donanıma göre parlak krom kaplamalıda olabiliyor. Ön tampon kenarlarından gelen hava, buradan geçerek otomobilin sessizliğine, yakıt ekonomisine ve 0,22 Cd'ye düşen (selefinde 0,25 Cd) sürtünme katsayına katkıda bulunuyor. Arkada ise plaka boşluğuna kadar uzanan L formlu yeni stop lambaları modelin 7 Serisine benzer görünmesini sağlamış. Yeni 5 Serisi selefine göre 100 kg daha hafif üretilmiş. Otomobilin birçok noktasında magnezyum ve alüminyuma yer verilerek bu hafiflik elde edilmiş.

İç mekanda teknoloji bizleri karşılıyor. Ön koltukların rahatlığı eşliğinde incelemeye başlıyoruz. İlk göze çarpan, orta kısımdaki 10.25 inç büyüklüğündeki multimedya ekranı oluyor. Bu ekranı BMW İDrive kumandaları ile yönlendirmek oldukça basit ancak dokunma-



tik olarak da yönetildiğini belirtmek gerekiyor. Bunun yanı sıra ses ayarı için herhangi bir tuşa basmaya gerek duymaksızın parmağınızı ekrana paralel konuma getirip dairesel bir hareketle sesi açıp kapatabiliyorsunuz. Daha kaliteli malzemelere kavuşan model kusursuz denilebilecek bir işçilikle üretilmiş. Eğimli bir yapıya sahip olan ön konsol, ferahlık hissiyatını artırıyor. Kalınlaştırılan "M" logolu direksiyon simidi ve head-up display sistemi yeni modelle birlikte büyümüş bir yapıya sahip.

Test otomobilimizin kaputunun altında 2.0 litrelik, 252 HP güç ve 350 Nm tork üreten turbo beslemeli ünite yer alıyor. Gücünü 8 ileri tork konvertörlü otomatik şanzımanla arka tekerleklere aktaran model, sarsıntısız vites geçişleriyle konforlu bir hızlanma sağlıyor. Ses yalıtımı daha da geliştirilen otomobil, benzinli ünite ile oldukça sessiz bir sürüş sunuyor. 5.30i atak bir karakteri ile virajlarda adeta bir 3 Serisi kullanıyormuş hissi veriyor. Net ve gövde salınımı düşük bir viraj performansı sunuyor. Frenleme konusunda ise başarı gösteren 5 Serisi mutlak bir güven veriyor. Yakıt tüketimi ise 7,5 lt/100 km civarlarında seyreden otomobil 252 HP'lik gücünün ardında ekonomik bir sürüş sunuyor. Otomobil alt devirlerden itibaren 350 Nm'lik tork değerini, sürücü ve yolcuları koltuğa yaslayarak gösteriyor. Performans ve ekonomiyi optimize edilmiş bir şekilde sunan BMW 5.30i M Sport donanımı ile 443 bin 200 TL'lik ortalama bir fiyat etiketine sahip.

Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1998 cc turbo benzinli
Beygir gücü:	252 HP @ 5200-6500 d/d
Tork:	350 Nm @ 1450-4800 d/d
Şanzıman:	8 ileri ZF otomatik
Maksimum hız:	250 km/s
0-100 km/s hızlanma:	6.2 sn
Ortalama tüketim:	5.5 Lt / 100 km
Bagaj Hacmi:	530 Lt
Ağırlık:	1540 Kg
Baz fiyat:	443.200 TL

KIA NIRO HYBRID

Her geçen gün kızışmaya başlayan Hibrit rekabetinde Kia Niro Hybrid'de yerini aldı.

Yazı: Buğra Özkan




TR
34 PH 3241







Kia'nın kompakt SUV modeli Niro, çok ciddi bir rekabete dahil oldu. Türkiye'de ve dünyada en hızlı büyüyen segmentlerden birisi olan kompakt SUV ve günümüzde birçok markanın yönelmeye başladığı hibrit modelleri karşısına alan Kia Niro önemli bir boşluğu dolduruyor. Sade ve akıcı tasarıma sahip olan Niro'da ağabeyi Sportage'da olduğu gibi yeni nesil ön ızgaraya yer veriliyor. Modelin ön ve arka tamponunda yer alan L formlu krom detaylar kalite algısına katkıda bulunurken, ön tampon kenarlarındaki hava girişleri sürtünme katsayısını aşağılara çekerek yakıt tüketimi ve hızlanma performansına katkıda bulunuyor. Ön bölümde çamurluğa uzunan LED far grubu ise otomobilin sportif karakterine vurgu yapıyor. Profilden bakıldığında yüksek omuz çizgisi, krom detaylı kapı kolları, tavan tayları ve camların üzerinde yer alan kaplamalar konfor ve kalite algısından ipuçları veriyor. Arka bölümde de sportif tasarım çizgisi devam ediyor. Burada da yatay formlu LED far grubu, rüzgarlık ve metal renkteki tampon koruyucu modelin güçlü görüntüsünü sergiliyor.

İç mekanda kaliteli malzemeler bizleri karşılıyor. Kia modellerinden alışkın olduğumuz bolca donanım Niro Hybrid'de de karşımıza çıkıyor. Yeterli seviyede eşya gözü, oldukça geniş diz ve baş mesafesi sunulduğunu söyleyebiliriz. Isıtmalı ön koltuklar, ısıtmalı deri direksiyon simidi, sunroof ve arkada havalandırma çıkışları segmentinin üzerinde birçok konfor öğesi sunuluyor. Standart olarak 5 inçlik multimedya ekranı bulunurken, üst donanım seviyelerinde bu ekran 7 inç büyüklüğüne çıkartılabiliyor. Bu sistem üzerinden Android Auto ve Apple CarPlay deste-



ği ile akıllı telefon bağlantısı sağlanabiliyor olması Niro'yu rakipleri ile aynı seviyeye getiriyor. 4.2 inçlik sürüş ekranı üzerinden aracın batarya doluluk oranı anlık ve ortalama tüketim gibi yol bilgilerine erişilebiliyor ve bu ekranın oldukça şık göründüğünü söylemek gerek.

Niro Hybrid'de 1.6 litrelik 105 HP güç ve 147 Nm tork üreten benzinli motora 43.5 HP güç ve 170 Nm tork değerine sahip manyetik tip elektrik motor eşlik ediyor. Her iki motor da devredeyken 141 HP güç elde ediliyor. Bu gücünü 6 ileri çift kavramalı otomatik şanzıman ile yola aktaran model, 11.5 saniyelik bir 0-100 km/s değeri sunuyor. Performanstan çok ekonomiyi gözeten motor, 3.8 lt/100 km'lik bir karma tüketim değerine sahip. Bu değer, frenlemeden elde edilen enerjiyi bataryalara depolayarak uygun hızlarda kullanıma sunan elektrik motorunun kullanımı ile zorlanmadan elde edilebiliyor. Modelin bir de spor modu bulunuyor. Vites kolunu sola çekerek sürüş dinamiğini artırmak mümkün oluyor. Yumuşak yapılı süspansiyon sistemi, elektrikli motorun sessizliği ile birleştiğinde ise üstün bir konfor yakalandığını söyleyebiliriz. Hem önde hem de arkada seyahat eden yolcular için Kia Niro oldukça iyi bir seviyede konfor sunuyor.

Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1580 cc benzin/elektrik
Beygir gücü:	141 HP @ 5700 d/d
Tork:	265 Nm @ 2400 d/d
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum hız:	162 km/s
0-100 km/s hızlanma:	11.5 sn
Ortalama tüketim:	3.8 Lt / 100 km
Bagaj hacmi:	427 Lt
Boş ağırlık:	1425 kg
Baz fiyat:	155.100 TL



VOLKSWAGEN ARTEON

Sıradanlık ruhunu kabul etmeyen sedan model Civic RS, performanslı motoru ve konforlu özellikleri ile rakiplerine gönderme yapıyor.

Yazı: Buğra Özkan

Arteon, her ne kadar Passat modelinin zarif tasarımlı versiyonu olan CC'nin yeni nesli gibi bir algı uyandırıyor olsa da Volkswagen markası tarafından tamamen yeni bir model olduğu belirtiliyor. Burada en belirgin detaylar, Arteon'un Passat modeline kıyasla 5cm uzun olan aks mesafesi, yeni dış tasarım dili ve geliştirilmiş teknolojik özellikleri oluyor. Audi A5 Sportback ve BMW 4 Serisi Grand Coupe gibi güçlü premium modelleri gözüne kestiren Arteon, zaten ana akım çizgisinin üzerinde konumlanan Volkswagen markasının basamaklarını aşan bir modeli.

Tasarımsal anlamda konsept bir otomobil görüntüsüne sahip olan Arteon'un bu görünümünde, geniş ön ızgarayla kusursuz bir uyum içinde birleşen ön LED far grubunun ve çamurluk bölümüne taşan geniş kaputun büyük payı var. Agresif ve dikkat çekici ön tasarım, profilde de coupe tasarımı olarak kendini gösteriyor. Özellikle R-Line donanım seviyesi ve sarı renk seçeneği ile gözleri üzerine toplayan Arteon son yılların en iyi tasarımlarından birisine imza atıyor. Modelin arka kısma doğru alçalan tavan çizgisi sportifliği vurgularken, çerçevesiz yan camlar otomobile sportif ve çekici bir hava katıyor. Modelin arka bölümünde ise ince yapılı farlar dikkat





çekiyor. Volkswagen markasında yeni Golf'le tanıştığımız kayar yapılı sinyal lambaları Arteon'da da yer alıyor. Kolay açılabilir 563 litrelik bagaj hacmine sahip olan fastback model seyahat için kullanışlı bir alan sunuyor. Arteon'un iç mekanında kardeşi Passat'tan izler görmek mümkün. Dış tasarımına oranla her ne kadar büyük bir inovasyon görülmüyor olsa da oldukça geniş, kullanışlı ve teknolojik bir yaşam alanı olduğunu belirtmek gerekiyor. R-Line donanımla birlikte alt kısmı düzleştirilmiş direksiyon simidi oldukça sportif görünüyor. 9.2 inç büyüklüğündeki dokunmatik multimedya ekran tamamen analog tuşlardan arındırılmış ve en büyük sorunlardan birisi olan ses açıp kapatma özelliğini başarılı bir şekilde gerçekleştiriyor. Bununla birlikte sistem direksiyon üzerindeki tuşlar vasıtasıyla yönetilebildiği gibi sürücü göstergesine de yansıtılabiliyor ve istendiğinde navigasyon sistemini buradan takip edebiliyorsunuz. Arteon ergonomi konusunda da oldukça cömert. Orta bölümdeki iki adet bardaklık ve kapı içlerindeki alanlar oldukça yeterli ancak vites topuzunun önünde konumlandırılan alanda büyük telefona sahip kullanıcılar için yetersiz alan bulunuyor. Modelin en büyük artısı arka koltuklardaki diz mesafesinin

standartların üzerinde oluşu... Baş mesafesi konusunda ise modelin coupe tasarımından gelen kısıtlı bir alan bulunuyor ancak standartları karşıladığı söylenebilir. Orta koltuğun ortasında iki bardaklık gözü olan kol dayama açılabiliyor ve buradan bagaja erişim de sağlanabiliyor.

Volkswagen Arteon ülkemizde iki farklı donanım ve yine iki farklı motor gücü seçeneği ile sunuluyor. 2.0 litrelik 150 HP gücündeki versiyon ön tekerleklerden çekiş sistemine, 240 HP'lik versiyon ise 4Motion adı verilen dört tekerlekten çekiş sistemine sahip. Test konuğumuz olan Atreon 2.0 litrelik 240 HP güç ve tam 500 Nm tork üreten bir üniteye sahip. Gücünü alt devirlerden itibaren gösteren motor, 1828 kg ağırlıktaki otomobili 0'dan 100 km/s hıza 6.5 saniye gibi kısa bir sürede ulaştırıyor. Tabii burada 7 ileri otomatik DSG şanzımanın büyük bir payı bulunuyor. Kesintisiz güç aktarımı sağlayan bu şanzıman direksiyon arkasındaki kulakçıklar vasıtasıyla kontrol



edilebiliyor. Model hızlanmak için an kolluyor. Hem kalkışta hem de ara hızlanmalarda koltuğa yaslayan bir ivmelenme hissettiriyor. Modelin ayarlanabilir aktif şasi kontrol sistemi ile ekonomik, konforlu ve sportif sürüş modları arasında vitesin solundaki buton vasıtasıyla hissedilir değişimler yapılabiliyor. DOtomobil dinamiklerini test ettiğimiz spor modunda premium otomobillere yakın bir yol tutuşu sağlıyor. Tabii üst sınırlarda boyutlar neticesinde bir nebze gövde salınımı hissedilebiliyor. Direksiyon tepkileri net ancak bir derece hissiyatsız... Karma yakıt tüketimi olan 5.9 lt/100 km'lik değer ekonomik kullanımlarda rahatlıkla yakalanabiliyor.

Sportif tasarımı ile tüm dikkatleri üzerine toplayan Volkswagen Arteon, bu heyecanı aynı oranda iç mekanına yansıtamıyor olsa da modern bir tasarıma sahip. Güçlü ve bir o kadar da ekonomik motoru ile premium otomobil kitlesini hedefleyen Arteon'un, 353 bin 700 TL'lik fiyat etiketi ile ülkemizde kabul görmesi biraz zaman alabilir.



Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1968 cc dizel
Beygir gücü:	240 HP @ 4000 d/d
Tork:	500 Nm @ 1750-2500 d/d
Şanzıman:	7 ileri otomatik
Maksimum hız:	245 km/s
0-100 km/s hızlanma:	6.5 sn
Ortalama tüketim:	6.5 Lt / 100 km
Bagaj Hacmi:	563 Lt
Ağırlık:	1828 Kg
Baz fiyat:	353.700 TL

MERCEDES G350 d

Ülkemizdeki en büyük SUV'lerden biri olan G-Serisi, gücünü her detayında hissettiriyor.

Yazı: Buğra Özkan




AFR 971



Neredeyse 40 yıllık bir geçmişe sahip olan Mercedes G-Serisi, bu süre zarfında dış görünümünde neredeyse hiç değişiklik olmayan ender otomobillerden bir tanesi. Yani, otomobil tabii ki ilk nesline göre oldukça farklı ancak kare formunu her zaman korumuş bir otomobil. Modelin ilk neslinden itibaren bütün halleri ilk görüşte tanınıyor. Bu yüzden G-Serisi, Alman otomobil üreticisinin imza modellerinden biri…

Model, şimdi de yeni tamponlarla karşımıza çıktı. Böylece 10 mm daha uzayan araç, daha heybetli bir yapıya sahip oldu. Araçtaki bir diğer yenilik de iç mekanında yaşandı. Orta konsoldaki multimedya ekranı daha büyütüldü. Kaputunun altında da değişiklik yapılan aracın giriş seviyesindeki 3.0 litrelik dizel V6 motoru da hem daha güçlü hem de daha verimli bir hal aldı. Eski motor 211 HP güç ve 540 Nm tork üretebiliyordu. Güncel ünite ise 245 HP güç ve 600 Nm tork üretebiliyor. Ayrıca yakıt tüketiminde de daha verimli bir hal alan araç, fabrika verilerine göre önceki motora göre 100 km'de ortalama 1 litre daha az yakıt tüketerek 9.9 litrelik değerelde edebiliyor. Açıkçası biz testimizde yakıt tüketimini 12 litrenin altına düşüremedik, ki ekranda daha büyük değerler de gördük…

Peki yeni motoruyla G 350 d'de neler değişti? Öncelikle aracın hızlanması artık çok daha iyi… 2612 kg'lık bir aracın böylesine hızlanmasını hiç beklemiyorsunuz. Motorla 7-ileri G-Tronic şanzımanın uyumu da gayet başarılı. Ancak bu ani hızlanmalarda gaza oturduğunuzda otomobilin hız kazanması yaklaşık iki saniyeyi buluyor. Şanzımanın kendini ayarlaması yüzünden gaza verilen tepkide geç kalınabiliyor. Boyutları yüzünden şehir içindeki dar sokaklarda sıkıntılar yaşayabileceğiniz araçla en küçük hareketlerde bile direksiyonu sürekli sağa sola oynatmanız gerekiyor. Bu da biraz alışkanlık gerektiriyor. Ayrıca direksiyonun oldukça hissiz olduğunu söylemek lazım. Büyük direksiyon hareketlerinde de yana yatma-









nın oldukça fazla olduğu araç, yüksek hızlarda sürücüsüne pek güven vermiyor.

Ancak, dar sokakları bir kenara bırakırsak, şehir içinde G-Serisi'yle yolculuk etmek içeridekilere oldukça güvenli hissi veriyor. Çünkü hem yola bu kadar yukarıdan bakmak hem de diğer sürücülerin aracın boyutlarından özellikle de uzun burnundan çekinmeleri sayesinde size yol vermeleri kendinizi iyi hissettiriyor.

Konfor açısından da yumuşak süspansiyonlarının etkisiyle neredeyse sarsıntısız sürüşler yaşatan G-Serisi, ağır arazi şartlarında bile rahataç ilerleyebilecek bir otomobil, ki orta konsoldaki üç ayrı diferansiyel kilidi bunu gösteriyor zaten... Ancak hem köşeli yapısı hem de sürücüye oldukça yakın olan ön camı yüzünden özellikle yüksek hızlarda araç içie giren rüzgar sesi oldukça fazla. İçindeki beş yolcuya da çok ferah alanlar sunan araçta, sürücülerin küçük eşyaları için pek alan bulunmaması ise biraz şaşırtıcı. Ayrıca yüksek arka koltuk yastıkları ve yedek lastiğin konumu dolayısıyla dikiz aynadan baktığınızda arkanızda pek fazla şey göremiyorsunuz.

Sonuç olarak Mercedes G-Serisi, otobanlar için pek uygun bir araç olmasa da şehir içi trafiğinde veya arazi şartlarında çok yolculuk edenler için bence oldukça iyi bir seçenek. Mercedes kalitesini her detayında hissettiren modelin yapısına alıştıktan sonra vazgeçilmez olma potansiyeli yüksek. Test aracımız gibi bir araç isterseniz 1 miyon 80 bin TL civarı bir miktarı gözden çıkartmış olmanız gerekiyor.

Teknik Veriler:	
Motor:	6 silindirli 2987 cc V6 Turbo Dizel
Beygir gücü:	245 HP @ 3600 d/d
Tork:	600 Nm @ 1600-2400 d/d
Şanzıman:	7 ileri otomatik
Maksimum hız:	192 km/s
0-100 km/s hızlanma:	8.8 sn
Ortalama tüketim:	9.9 Lt / 100 km
Bagaj Hacmi:	487 Lt
Ağırlık:	2612 Kg
Baz fiyat:	1.080.000 TL

MAZDA MX-5 RF

Dünyanın en çok tercih edilen Roadster modeli Mazda MX-5, açılıp kapanan metal tavanlı RF versiyonu ile güç gösterisine kaldığı yerden devam ediyor.

Yazı: Buğra Özkan




34 RM
9067



Günümüz teknolojisi doğrultusunda kullanıcı beklentileri her geçen gün artıyor. Bu beklentiler artık atmosferik motora sahip efsanevi modellerin turbo besleme ve elektronik yardımlar ile sürüş karakterini değiştirmesine yol açıyor. Mazda, bu konuda otomobil severlerin yüzünü güldürecek bir modelle dik duruşunu korumaya devam ediyor. Tabii teknoloji ve kaliteyi de beraberinde getirerek…

Otomobilin yüzünde, keskin ön farları, hareket halindeyken yanan çapraz gündüz LED grubu ve genişletilmiş çamurlukları ile birlikte ön tampon spoyleri onu kışkırtıcı bir otomobil haline getiriyor. Bu özelliklerini uzun kaputu ve aşağıya doru daralan geniş hava girişli ön tamponu tamamlıyor. Profilde ise yine ön kaput uzunluğu göze çarparken, kapıların geniş bir alan kapladığını görüyoruz. Burada ise yan eteklerde bulunan çıtalar otomobilin yüzüyle uyumlu bir grafik çiziyor. Şişkin arka çamurluklar da kombinasyonu oluşturan en önemli detaylardan…

İç mekânı gözlemlediğimiz

de Mazda'nın KUDO tasarımının köklerini burada keşfediyoruz. Müzik sistemi aktifleştirildiğinde sesi kulağımızın arkasında duyuyoruz. Bunun nedeni Bose müzik sisteminin koktukların başlık bölümünde de yer alıyor olması…

Diğer yandan kaputtan içeriye kadar taşan gövde rengine kapı içi panellerinde de rastlanıyor olması heyecan uyandırıyor. Klima kumandalarının altında yer alan buton vasıtası ile otomobilin üstü 13 saniyede ve 10 km/s hıza kadar açılıp kapatılabiliyor. Diğer yandan



Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1496 cc atmosferik benzinli
Beygir gücü:	131 bg @ 7000 d/dak
Tork:	150 Nm @ 4800 d/dak
Şanzıman:	6 ileri Manuel
Maksimum hız:	203 km/s
0-100 km/s hızlanma:	8.6 sn
Ortalama tüketim:	6.0 Lt / 100 km
Bagaj hacmi:	127 Lt
Boş ağırlık:	1050 kg
Baz fiyat:	140.600 TL

orta konsolun sert plastik malzemeden üretildiğini dokunarak anlıyoruz. Tabii böylesi bir otomobilde lüks bir algı beklenmiyor. Aksine tasarımsal karakteri ile bizi büyülemeye devam ediyor. Orta kısımda bulunan 7 inç büyüklüğündeki multimedya ekranı hem vitesin arkasındaki dairesel kumandalardan hem dokunmatik olarak hem de direksiyon arkasındaki kumandadan kontrol edilebiliyor.

Otomobilin kaputunun altındaki 1.5 litrelik Skyactive Blue teknolojili motor 131 HP güç ve 150 Nm tork üretiyor. Gürültülü bir şekilde çalışan araç hızlanmak için tetikte bekliyor. Atmosferik motorun verdiği heyecanla ilerliyoruz. Kokpitten bakıldığında çamurluk çıkıntıları ve uzun kaputun verdiği görüntü ile büyük bir spor otomobil havası yaşatıyor. Yumuşak yapılı süspansiyon sistemi konforu üst seviyeye çıkartıyor. Bu otomobil ile yolda ilerlerken tüm gözlerin üzerinizde olduğuna ve hakkınızda konuşulduğuna şahit olabiliyorsunuz. Gaza yüklendiğimizde ise 7800 d/d'ye kadar derin bir solukla hızlanan motor bu otomobile büyük bir canlılık katıyor. Elektrik destekli direksiyon geri bildirimleri oldukça hızlı gerçekleşiyor. Bu kadar eğlenceli olmasının yanında 7 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketim değeri de bunu düşünmeyenler için bile memnun edici olacaktır.

Sınıfını başarıyla temsil eden MX-5 birçok ihtiyacı rahatlıkla karşılıyor. Sürüş keyfini ön planda tutan bu otomobil, dengeli sürüşü, net cevaplı direksiyonu ve üstü açık otomobil keyfini bir arada sunan nadir modellerden birisi. 140.600 TL'lik başlangıç fiyatı ise bu otomobili ulaşılabilir en keyifli otomobillerden biri yapıyor.



V1´DE KAZANAN ALİ TÜRKKAN

V1 Challenge'da 6 ayak ve 12 yarıştan oluşan 2017 sezonunda kazanan TOSFED desteğiyle yarışan 18 yaşındaki genç pilot Ali Türkkan oldu.

TOSFED Körfez Pisti'nde organize edilen son yarışın ardından geçen yılın birincisi Burak Çukurova sezonu ikinci olarak tamamlarken, bir diğer genç pilot Çağlayan Çelik ise genel klasmanda üçüncü sırada yer aldı.

Rekabetçi formatı ile Türkiye'nin en heyecanlı yarışlarına sahne olan V1 Challenge'ın son ayağında yine muhteşem bir mücadele yaşandı. Ali Türkkan, günün her iki yarışını da kazanırken ikincilik ve üçüncülük el değiştirdi. Bu yılın en hızlı parkuru olarak öne çıkan Körfez'deki ilk yarışı Emir Ay ikinci ve Hüseyin Çetmen üçüncü olarak tamamladı. İlk 12 pilotun ters sıralama ile start aldığı 12 turluk ikinci yarışta ise Kamil Çat ikinci olurken Kadir Akça üçüncü sırada finiş gördü.

İzmir, Aydın ve Kocaeli olmak üzere 3 farklı ilde toplam 5 farklı parkurda koşulan V1 Challenge 2017'de 21 pilot mücadele etti. Kıyasıya rekabetin yaşandığı gençler kategorisini Ali Türkkan lider olarak tamamlarken Çağlayan Çelik ikinci ve Hüseyin Çetmen üçüncü oldu. Son iki yıldır İzmir Ülkü Motorsporları Kulübü tarafından başarıyla organize edilen Türkiye'nin ilk ve tek yerli yarış serisi V1 Challenge, aralıksız olarak düzenlenen 7. sezonunu tamamladı.

Power FM, Fakir, Saygılı Rulman ve TRT Spor'un destekleriyle gerçekleşen V1 Challenge 2017'de dereceye giren pilotlara toplam 102.000 TL para ödülü dağıtıldı.



OPEL CORSA OPC CUP 'TA KAZANAN ÜMİT ÜLKÜ

Opel Corsa OPC Cup'ta 6.Ayak final yarışları 24-25 Kasım tarihlerinde İzmir Ülkü Park'ta yapıldı. Son ayakta mücadele tavan yaptı.

Safari Motorsport tarafından, Opel Türkiye, Petlas, Fakir Hausgerate, PWR Balata, CMS, Autoclub Türkiye, Siesta'nın destekleriyle gerçekleştirilen Opel Corsa OPC Cup organizasyonu, 6. Ayak final yarışları için İzmir Ülkü Park'taydı.

Yarışlar büyük heyecana sahne oldu. Sıralama turlarında en iyi zaman turunu atan kupanın lideri Alkan Güven ilk yarışı da birinci sırada tamamladı.

İkinciliği İzmir'li pilot Ümit Ülkü elde edince şampiyonada çok iddialı bir duruma geldi. Üçüncülük ise tecrübeli pilot Ali Başakıncı'nın oldu. 2017 Opel Corsa OPC Cup'ın kazananı olmak için mücadele veren bir diğer isim Ekrem Vardar ise 4.sırada finiş gördü. Format gereği birinci yarışta finişe gelen ilk 6 pilotun tersten start aldığı ikinci yarış şampiyonu belirleyecekti. Turgut Konukoğlu ilk sıradan start aldı. İkinci yarışa beşinci sıradan başlayan Ümit Ülkü rakiplerini geçerek birinciliğe yerleşti ve yarışı kazandı. ve Altıncı sıradan start alan Alkan Güven ise startta gerilere düştü. Daha sonra tekrar üst sıralara tırmandı fakat kupanın birincisi olmak için sadece bir sıra daha önde bitirmesi gerekirken altıncı sırada kaldı. Ekrem Vardar da aynı şekilde gerilere düşerek yarışı dördüncü sırada tamamladı. Ümit Ülkü bu sonuçların ardından 2017 Opel Corsa OPC Cup birincisi oldu. Turgut Konukoğlu yarışı ikinci sırada tamamlarken, Ali Başakıncı ise üçüncü sırada tamamlayarak kupayı Konukoğlu ile birlikte genel klasmanda ilk 5 içinde yer aldı.

Opel Corsa OPC Cup 2018 yılında da tüm hızıyla sürecek...